

't Eendeëi

Port Betaald
Port Payé
Pays-Bas

postnl



Een uitgave van vereniging de alternatieve garage 't Eendeëi Verschijnt 4 keer per jaar
in een oplaat van plm. 600 ex. **Juli 2025 50e jaargang
nummer 3**

Voor je ligt de derde Ei-krant van 2025, het zomernummer...

Over de afgelopen periode valt niet heel veel bijzonders te vermelden. Vooral veel 'business as usual'. En met veel wordt bedoeld... veel... De box is eigenlijk constant besproken en daarnaast wordt er bijna dagelijks 'poliklinisch in de dagbehandeling' aan Eenden gewerkt! De cursussen draaien als een tierelier en zijn eigenlijk allemaal 'vol' voor de rest van het jaar. Ook in het magazijn wordt het nodige gekocht en besteld. De bar draagt natuurlijk ook zijn steentje bij en de Wielewaalrit in



mei was weer een groot succes. Kortom op 't Ei is altijd wat te doen! Inmiddels zijn ook de voorbereidingen voor het Ei-feest in september in volle gang. Zoals je hebt kunnen lezen in de Ei-mail wordt het Ei-feest gecombineerd met de landelijke Open Monumentendag op zaterdag 13 september. We zijn nu al nieuwsgierig hoeveel bezoekers we dan gaan krijgen! De vakantieperiode staat weer voor velen voor de deur of is al begonnen. We horen dat nogal wat

leden vertrekken naar Slovenië om de wereldmeeting te bezoeken! Een goede reis gewenst natuurlijk en vooral veel plezier op de Wereldmeeting! Op stap met de Eend of anders, maar geniet ervan!! En ook belangrijk... kom weer veilig en gezond terug. Dit 'papier' Clubblad is weer geheel samengesteld, geschreven en van plaatjes voorzien door tientallen Ei-leden en ook cursis-

ten aan de Ei-Academie. Iedereen weer grote dank voor al jullie bijdragen! En verder is dit krantje taalkundig geredigeerd, 'vrolijk' (doch leesbaar) opgemaakt, (passend binnen ons immer flexibel denkend Eendeëi), klimaatvriendelijk gedrukt, geëtiketteerd met je post-adres (met dank aan Anthony) en ter postbezorgd door onze tweekoppige eindredactie. Meehelpen met jouw clubblad? Ook opbouwende kritiek is welkom! Mail naar redactie@eendeei.nl Met vriendelijke groet, Namens het Ei-bestuur, Paul Otto

OPEN MONUMENTEN DAG

ZA13 SEPT 2025

Erfgoed & Architectuur Gebouw(d) om te blijven!

OPEN MONUMENTEN DAG

openmonumentendag.nl

Open Monumentendag op 13 (en 14) september

Wie helpt mee met de organisatie van de OPEN MONUMENTENDAG?

Op initiatief van de werkgroep "t Ei op de kaart" zocht Dirk Jan contact met de organisatie van De Open Monumentendag(en). En met succes! We werden zeer warm onthaald en 't Ei gaat dus meedoen! Ofwel... Werk aan de winkel! Ons clubhok is gevestigd op een wél heel historische plek in Rotterdam, waar Henry Ford een eeuw geleden al zijn T-Fords bouwde. Dus terecht een monumentale plek, waar 't Eendeëi nu een ander legendarisch automobiel koestert. We verwachten veel bezoekers tijdens Open Monumentendag (die gelijk valt met het Ei-Feest) en we willen dus stevig uitpakken. Hoe leuk zou het bijvoorbeeld ook zijn om bezoekers een informatieve korte rondrit met 'Eend(en-tours)' aan te bieden naar andere monumenten in de omgeving? De Eend even prominent terug in het Rotterdamse straatbeeld, waarmee we de vereniging nog beter op de kaart zetten met haar nostalgisch rollend cultureel erfgoed.

Vragen? Meehelpen? Leuke ideeën? Mail naar bestuur@eendeei.nl en we nemen snel contact met je op!

Kijk ook op pag 8-10



WELKOM BIJ DE CLUB!

Sinds de Ei-krant van Lente 2025 (50/2) hebben zich 9 nieuwe leden aangemeld.

- 3441 Anne Jan Kunst // 2CV6 Special, 1987 en AK 350, 1969

- 3442 Ferrie Reiniers // 2CV6 SPECIAL S6, 1986
- 3443 Mart Joosten // 2CV6, 1984
- 3444 Frank Nijssen // 2CV6, 1980
- 3445 Romy Kühne // 2CV6, 1983
- 3446 Piet van de Krogt // 2CV6
- 3447 Richard Westenberg // Burton, 1986
- 3448 Roderik Izaks // 15 Eenden van 1972 t/m 1989
- 3449 Gerard van 't Hoff // 2CV6, 1983



Het Ei-Bestuur:
voorzitter: Paul Otto voorzitter@eendeei.nl
secretaris: Saskia Albert secretaris@eendeei.nl
penningmeester: Jos Simons penningmeester@eendeei.nl
algemeen techniek: Arie Hubregtse techniek@eendeei.nl
algemeen activiteiten: Jacqueline Vos activiteiten@eendeei.nl
ledenadministrateur: Anthony Pors ledenadministratie@eendeei.nl
PR/Clubblad: Marike Kwakman+Jim van der Put redactie@eendeei.nl

VAKANTIETIP

Halverwege een vakantietrip richting camping ligt een hotel-tussenstop soms voor de hand. Of... je hebt 't helemaal wel gezien met die tentharingen en je overnacht alléén nog maar in hotels. In het recente verleden kreeg je van de receptionist(e) dan zo'n prachtige metalen nostalgische sleutelknol met ingegraveerd kamernummer mee om je hotelkamerdeur te kunnen openen. Lichtknopje aan en voilà: "Dat is wat anders dan slapen op een halflek luchtbed".



de receptionist(e) je sleuteltros keurig aan het juiste spijkertje achter haar balie. Maar dat was vroeger... Nu krijg je van de baliemedewerk(st)er een blanco pasje, waarmee je na vele piepjes je kamerdeur hoopt te kunnen openen. Omdat hotels altijd de gordijnen dichtdoen, is het er dan vaak aardedonker, want de lichtknopjes werken natuurlijk pas als je het pasje in het gleufje ergens verscholen achter de deur hebt geschoven. Verlaat je je hotelkamer, dan moet het pasje er weer uit, want straks moet je

natuurlijk ook weer naar binnen kunnen en snel weer wat willen zien. Maar Eureka! Wat blijkt: de meeste hotelpasjes openen weliswaar je hotelkamerdeur, maar hebben verder niks te maken met de stroomvoorziening. Ofwel onze test werkte perfect in de diverse hotels die we bezochten. Gewoon je Ei-Pas in het gleufje doen en ziedaar: Er is licht! (trouwens: je OV-chipkaart of IKEA-pasje werkt ook prima!)



Waar is mijn Eend gebleven?

Mijn collega Diane heeft jaren geleden, met pijn in haar hart, haar fijne Charlie (PT-87-KF) moeten verkopen. Zij heeft zich al die jaren al afgevraagd waar hij eigenlijk gebleven is en is ontzettend naar hem op zoek. Dus van daar deze oproep in de Ei-krant; wie o wie weet waar hij is? Elke tip is

welkom! Mocht je informatie hebben, stuur een berichtje naar secretaris@eendeei.nl. Diane en haar familie bedanken iedereen al bij voorbaat!

Noot van redactie: Als je naar de RDW-kenteken-site gaat zie je dat de Eend nog steeds bestaat. Hij is verzekerd en APK goedgekeurd. Het schijnt, als je een mail stuurt naar de RDW,, zij je kunnen vertellen (na akkoord van de nieuwe eigenaar) hoe je de huidige bezitter kunt contacteren.

Zoek de verschillen...



Het was een beetje nat op 24 mei, maar verder weer een groot succes, De Jaarlijkse Wielewaal-rit door idyllisch Rotterdam met mensen met een beperking. Volgend jaar hopenlijk de dakjes wel open?



SCHOONHEID

Schoonheid: de waargenomen of aangevoelde kwaliteit van zaken als personen, objecten, landschappen, ideeën, uitingen van kunst etc etc. **Aantrekkelijk:** iets of iemand die

plezier, genot of interesse opwekt, vaak door uiterlijk, gedrag of eigenschappen. Mooi: aangenaam voor het oog of de geest. Het is duidelijk dat deze begrippen op elkaar lijken, in sommige gevallen elkaar overlappen, maar niet geheel hetzelfde zijn. Een aantrekkelijk mens hoeft niet mooi te zijn. Net zoals een mooi mens niet aantrekkelijk hoeft te zijn. Er spelen vele factoren een rol. Dat geldt ook voor onze 2CV's. Een aantrekkelijke 2CV hoeft niet mooi te zijn.

Deze 2CV kwam voorbij op 't Ei. Met jute (?) op de spatborden geplakt, begroeid met mos en verworpen tot een rijdend ecosysteem. Het doet erg denken aan de nu zo gepromote groene daken. Als auto niet mooi, maar wel als concept wel ontzettend aantrekkelijk. Jurgen.

Opgelet: het Milieupark aan de Keilezijweg is verhuisd!

...en dat is jammer, want het zat lekker dichtbij 't Ei om je oud-ijzer en afgewerkte olie in te leveren. Dus voortaan dat mee naar huis nemen en 't bij je eigen grofvuilstation inleveren.

Of even naar Overschie rijden, want daar is aan de Bovendijk 191 een groot nieuw milieupark gerealiseerd. Dit nieuwe milieupark heet: **Milieupark + De HER**. Hier kunnen Rotterdammers voortaan hun afval brengen. Al het grofvuil is welkom: van matrassen tot blikken verf en van koelkasten tot tuinafval.

Het nieuwe milieupark in Overschie is groter en ruimer en zo ingericht dat grofvuil nog beter wordt gescheiden. Op het terrein van het milieupark staat ook circulair centrum de HER. Hier gebruiken ondernemers een deel van de afgedankte spullen en materialen om waardevolle nieuwe producten van te maken. Niet alleen het milieupark in Delfshaven is dicht. Ook de locatie aan de Melanchtonweg is gesloten. Meer info: www.rotterdam.nl/milieupark



De cursus versnellingsbak een verslag van Carel Vollgraff



Carel: **"IK BEN LID GEWORDEN VAN 'T EENDEËI ONDANKS DAT IK IN TWENTE WOON..."**



**... MAAR IK WILDE
GRAAG EENS DE
CURSUS
V-BAKREVISIE
DOEN VANWEGE
MIJN OUDE
EEND VAN 1958.**

Helaas werden er geen oude bakken onderhanden genomen, maar alleen de modernere, Geen nood, een vriendin ging deze cursus doen en ik kon gelijk meedoen als mee-kijker/ helper om er zo toch eens wat meer verstand van te krijgen. Heb ooit wel eens een V-bak uit elkaar gehaald, maar niet weer

in elkaar gezet. Ook had ik ooit een Mehari waarvan een moer losgelopen was vanwege te hard /wild achteruit rijden, nadat ik weer verkeerd gereden was ergens in Denemarken... met een gangetje van 70 km/u ben ik toen nog wel thuisgekomen. Die moer kon ik thuis vrij eenvoudig weer vast zetten, had de V-bak er wel uitgehaald... Sterker, ik had de hele Méhari maar uit elkaar gehaald, want het subframe begon ook in stukken uit elkaar te vallen, dus gelijk maar de hele auto aanpakken...

Meer verstand van de V-bak dan dit had ik niet.

De cursus bij 't Ei bestond uit drie dagen, de eerste dag de boel uit elkaar halen en al wat

opmeten met speciaal gereedschap... Micrometer op een passend onderstuk dat in de holtes waar lagers in lagen paste.

Na controle van alle lagers kon de bestellijst ingevuld worden met wat een ieder nodig had. Uiteraard keken we af en toe ook bij de anderen mee. Helaas was er iemand bij die een V-bak had waar niets meer aan te redden was vanwege afgebroken tanden in het differentieel-gedeelte... en dus zou hij een volgende keer aan een andere V-bak moeten gaan werken.

De docenten waren bekwaam en moesten toch soms onderling even overleggen. Onze docent moesten we af en toe een beetje afremmen door zelf ook wat te doen, want anders sleutelde hij meer dan wij...

Ik, als meekijker, kon mooi alle handelingen gedetailleerd opschrijven en ben nog van plan daar een uitgebreid verslag van te maken.

De tweede cursusdag was gelijk na mijn wintersportvakantie; ik ging gelijk naar R'dam en kon bij 't Ei ook gelijk de klusdag meemaken (dakboeien helpen vervangen). De volgende dag met de nieuwe lagers de boel weer in elkaar zetten... Eén van de docenten bleek de Bof te hebben en is weer vertrokken en iemand anders werd opgeroepen (José).

Hij liep bij binnenkomst tegen onze V-bak aan (bij wijze van spreken dan) en ontdekte vrij snel dat een lager dat wij

goedgekeurd hadden toch niet goed was... het draaide goed rond maar bleek axiale speling te hebben... Gelukkig konden we het er weer uit krijgen zonder de hele boel weer te moeten demonteren... en was er op 't Ei een dergelijk nieuw lager aanwezig, zodat we weer verder konden. Maar aan het eind van de middag was de V-bak nog niet helemaal klaar en op de derde cursusdag werd het differentieel gedeelte aangepakt, ook weer speciaal gereedschap. Toch handig en fijn om te zien hoe je dat moet gebruiken.

Ik ben ervan overtuigd dat de V-bak echt goed in elkaar zit en helemaal klaar voor gebruik is. Ook heeft José mij een beetje uit kunnen leggen wat er nu anders is aan een oude V-bak. Eerst dacht ik dat als ik deze cursus gedaan heb, ik het thuis ook wel zou kunnen...

Nou ja, naast dat de aanschaf van het speciale gereedschap eigenlijk niet lonend is als ik dit maar één keer (?) in mijn leven (?) doe... Denk ik ook dat het wel fijn is dat er een deskundige in de buurt is, want ondanks dat ik er nu best een redelijke kijk op heb, ben ik zeker geen prof die alle ins en outs weet! Dan zou ik wel vaker mogen meekijken/helpten, lijkt me. Als iemand een V-bak helemaal goed wil hebben, kan ik de cursus 100% aanraden... en het is nog leuk en gezellig ook!

Daarom, deelnemers en docenten en wie dit allemaal mogelijk hebben gemaakt, allemaal bedankt!

Carel Vollgraff

met speciale dank aan Jacqueline Vos

Teun en Renate volgden óók de cursus MOTORREVISIE én de cursus versnellingsbak



"Een GESTRAND PROJECT..."

Een lang gekoesterde wens ging in vervulling. Nou ja... bijna. De wens is namelijk om ooit zelf een 2CV te bezitten. Die zijn op dit moment echter al snel boven budget, maar via de Dyane Vereniging kwam een betaalbare andere optie voorbij: een Dyane. Het bleek een gestrand project te zijn met de meest recente APK brief uit... 1995. Mijn partner Renate en ik,

een noodzakelijk iets is om goed te doen. Menig ziplockzakje is gebruikt en vele bakken zijn ingezet. Na deze fase komt eigenlijk de meest intensieve klus: het schoonmaken van alle onderdelen. Er werd al gewaarschuwd: wacht nu niet tot de avond voor de volgende cursus...Terecht.

Zowel het blok als de bak vragen om urenlang schrobben en poetsen. De volgende cursusdagen zijn gewijd aan het opbouwen. Stap voor stap en met een constante controlerende blik van de 'professoren' ontstaan er weer onderdelen die een bekende vorm hebben. Onderdelen worden keurig netjes aangeleverd via het magazijn. De waarde van dit magazijn werd meerdere keren duidelijk.

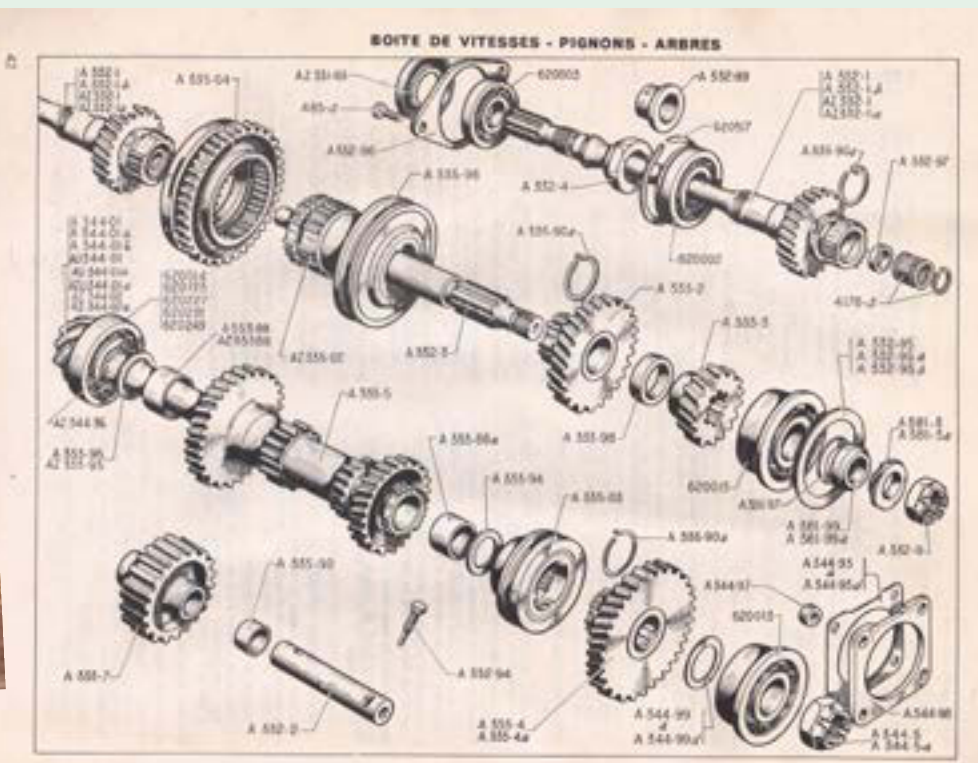
Eerst bleek dat één cilinderkop voorzien was van ingebrande kleppen, dus op zoek naar nieuwe kleppen. En toen het blok helemaal in elkaar zat, bleek bij het monteren van de oliekoeler dat de schroefdraad dusdanig beschadigd was waardoor de oliekoeler niet te monteren viel, waar-na we op zoek gingen naar een nieuw onderblok.

Dit werd al snel gevonden, maar toen begon het schoonmaken, demonteren en vervolgens opbouwen van het blok uiteraard weer opnieuw. Inmiddels mag het resultaat er zijn: we hebben het blok succesvol laten lopen op de proefopstelling. Wat een opluchting! Inmiddels zijn beide cursussen afgelopen. Bak en blok liggen klaar voor montage.

Rest mij nog een paar complimenten uit te delen. De ontvangst bij de club was hartverwarmend. De cursussen zijn goed georganiseerd en de opzet is door iedereen goed te volgen, ook voor minder geoefende sleutelaars. Dat laatste is uiteraard vooral te danken aan het geduld en de ervaring waarmee de 'professoren' de cursisten begeleiden.

Kortom: een dikke pluim voor 't Ei!

Teun en Renate





OUDE FOLDERS

In ons Ei-archief vonden we wederom een mooie oude Eend-brochure. Ditmaal van de AZU, ofwel de besteleend. De folder verscheen plusminus 1963. De Eend had toen al wel de 'nieuwe' motorkap met grilletje, maar de (voor)bumper was nog hetzelfde als de 12 pékaatjes. Al snel in '63/'64 werd de bumper bij de 18 pékaatjes en de besteleenden vervangen door de (huidige) grotere bumper. Ook de zijkant was anders dan de oer-bestelletjes. De ribbels werden aangepast naar een glad oppervlak, ideaal voor de belettering voor vele bedrijfjes. Om de tekst van deze brochure beter te kunnen lezen verwijzen we je naar de website onder de button 'Media' (2CV-AZU brochure 1964)



uit andere media

Van Jos Onderdelinden ontvingen we
bijaand artikel uit AutoweekClassics:

DEVONOST

Wereldwijd winkelen
Zoals je weet is het gras altijd groener aan de andere kant van de heuvel, en daarom wil ik steeds heel graag weten wat er aan leuke oldtimers wordt aangeboden in andere landen. Ooit was er de Franse website Reezocar, die als een zoek-machine advertenties van internationale occasionsites bundelde. Die functie is al een tijdje in het ongerede. Gelukkig vond ik onlangs de Belgische site Leparking.be. Die graast occasionsites over de hele wereld af en biedt zo 15,4 miljoen advertenties van 932 websites. Let wel, 15,4 miljoen advertenties, niet occasions: als een auto op drie websites wordt aangeboden, staat hij ook drie keer in LeParking. Maar evengoed is het veel, en ook leuk zoeken, want op al die sites staan leuke klassieke auto's, en als je ineens wereldwijd kunt winkelen is er veel meer keus. Dus in een jolige bui klopte ik 'Citroën 2CV' in op de zoekbalk. Daarvan biedt de



site 2.880 advertenties. Tuurlijk, het gros komt uit Frankrijk, 1.323 stuks. Maar er zijn ook 34 rechtsgestuurde Eenden te koop in het VK. In Nederland telt de site 230 advertenties voor een 2CV, in België 137 en in Duitsland 286. Maar wat ik het leukste vond is dat er zelfs in de VS 2CV's worden aangeboden, 34 keer zelfs. En zo werd ik naar Hemmings.com geleid, naar een kneiterrode 2CV. Hij is uitgerust met alle mogelijke extra's en accessoires, heel leuk allemaal. Maar wat ik het allerleukste vind, dat zijn die Amerikaanse kentekenplaten. Die had ik nog nooit gezien. Op een Eend.

Freek van Leeuwen is coördinator eindredactie bij AutoWeek en een hopeloze oldtimergek.

Vlaardingen Een bijzonder verrassingsuitje voor Tilly en Kees



Kinderen en kleinkinderen verrasten 'Opa' Kees voor zijn 70e verjaardag met een feestelijke rondrit per Eend. Vele herinneringen kwamen weer boven bij Tilly en Kees, die in vervlogen tijden fervent Eendrijders waren en met hun kinderen in hun rode Eend veelvuldig over de Zwitserse bergen trokken. Toch maar weer een Eend aanschaffen? We gaan ze proberen te overtuigen!

**OPEN
MONUMENTEN
DAG**

**ZA13
SEPT
2025**

Erfgoed &
Architectuur
Gebouw(d)
om te blijven!

**Open Monumentendag op
13 (en waarschijnlijk ook)
14 september**

De Eend in het straatbeeld van de jaren '70 en '80

Tijdens de Open Monumentendag gaan we een tentoonstelling maken met ondermeer foto's uit de roemrijke jaren '70 en '80. Vooral in de studentensteden was de Eend razend populair. Logisch, want een tweedehands Eend van 6 jaar oud kostte je hooguit 500 gulden. Natuurlijk mankeerde er altijd wel wát aan, dus ontstonden er vele bedrijfjes die dat wel even konden fixen. De APK bestond nog niet, dus het motto was 'Als 't maar rijdt'. Of zelf repareren!

**'t Eendeëi (opgericht in 1976)
was daarmee een feit.**

Voor de expositie zijn we op zoek naar foto's uit die tijd. Liefst ons rijdend cultureel erfgoed in actie in het straatbeeld. Het is uiteraard een pré als de foto's in de regio Rotterdam genomen zijn.

**Stuur ze (in hoge resolutie) op en
denk mee!** redactie@eendei.nl

voorlopig programma

(definitieve programma
binnenkort in de Mailnieuws)

**13-9: EI FEEST EN
13+14-9: OPEN
MONUMENTENDAG**

Rondritten per 2CV
Kofferbakverkoop
tentoonstelling van
de Ei-historie

**Loterij
Sleuteldemonstraties
Culinaire verrassingen
van de Ei-Bar
Live Muziek
en veel meer...**

meer info op eendei.nl



Garage Waldo in Schiedam. met op de voorgrond de nog altijd bestaande Dyane (de 93-43 EL)



Sleutelen op straat was in de jaren 60 en 70 nooit een probleem.
De wijkagent hielp gerust een handje mee als je een motorblokje ging vervangen...



Ansichtkaart van de
Schiedamseweg/historisch
Delfshaven (plm. 1962)



Straatbeeld in
Het Oude Westen
(begin jaren 70) (bron: Aktiegroep Het Oude Westen)



Acties tegen de huurverhoging, huisjesmelkers, het Junta bewind
in Griekenland, de neutronenbom etc. ... De Eend is en blijft hét ultieme actiemiddel.



in Delft...



8



9

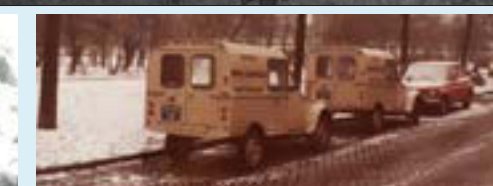
in Dordrecht



Het Oude Luxor in Rotterdam (foto: 1966)



Albrecht Engelmanstraat in de Rotterdamse wijk Bospolder-Tussendijken



Bij Citroën-dealer Den Ouden in de Kipstraat (plm. 1961)



Rotterdam-Zuid

Open Monumentendag op
13 en (waarschijnlijk ook)
14 september 2025)

De geschiedenis van het Vierhavensgebied en de Van Helmontstraat

't Eendeï is gehuisvest in een bijzonder stuk Rotterdam, waar ooit Henry Ford een autofabriek opende en talloze andere iconische bedrijven zich vestigden, zoals weegschalenfabriek van Berkel en onze achterbuurman, chocoladefabriek De Heer. Dit alles na het graven van de 'Vier Havens'. De aanleg van de havens (de IJselhaven, Lekhaven, Keilehaven en Koushaven) begon in 1911 en

werd voltooid tussen 1914 en 1916. De Merwehaven, gereed in 1930, werd gegraven als stukgoedhaven en droeg bij aan de fruitoverslag. 'Ons' pand (ofwel het deel wat nu de 'bar/magazijnruimte' is) is -volgens de archieven- gebouwd in 1928. Dus redelijk antiek! De foto hiernaast is gemaakt rond 1970, toen de Marconi-torens werden gebouwd en onze locatie was toen waarschijnlijk in gebruik als machinefabriek. Daarna werd het een garage/benzinestation, en de rest van de geschiedenis is bekend: De gemeente Rotterdam gunde ons de locatie, (na problemen met een overlastgevende eerdere gebruiker) en we garanderen de gemeente dat we ons rijdend cultureel erfgoed optimaal op de Rotterdamse kaart gaan zetten en de historie van de locatie tot in de eeuwigheid blijven koesteren...

Na het graven van de 'Vierhavens' op een ideale plek in Rotterdam met een gigantisch spoorwegemplacement* om de hoek, richtte de **Ford Motor Company**

** Dat is inmiddels na jarenlang gesteggel tussen bewoners, gemeente en de NS) inmiddels het grootste dakpark van Europa (en daar loop je direct naar toe vanaf ons clubhok aan de Van Helmontstraat. Ideaal tóch, met die enorme winkelboulevard eronder?*

of **Holland** in 1928 zich daar op de assemblage van voertuigen. Ze vestigden zich in drie gehuurde hallen, oorspronkelijk eigendom van Van Berkels Patent, (fabrikant van onder meer vleessnijmachines en weegschalen). Aanvankelijk werden de auto's in onderdelen vanuit Antwerpen per schip naar Rotterdam vervoerd en daar geassembleerd. Dit betrof ondermeer de T-Ford. De assemblage gebeurde grotendeels met handkracht, waarbij chassis op een eenvoudige productielijn werden geplaatst.

In 1928 moest Ford de hallen aan de Van Helmontstraat verlaten omdat Van Berkels Patent de gebouwen weer zelf nodig had. De gemeente Rotterdam stelde toen een andere bedrijfsruimte voor. In 1930 begon Ford weliswaar met de bouw van een nieuwe fabriek bij het Marconiplein, maar Henry Ford was het gedoe en geneuzel van Rotterdam zat en besloot zich terug te trekken. Het gebouw werd wel voltooid, maar nooit door Ford in gebruik genomen. In 1932 verhuisde het bedrijf naar Amsterdam. Maar het industriële karakter bleef. Aanhangwagenfabrikanten e.a. vestigden zich in de fabrieken in de Van Helmontstraat (e.o.)

Anno 2025 is het Vierhavensgebied (MH4) nu hot-item. Grootse plannen van projectontwikkelaars voor de combinatie van cultuur/bedrijvigheid/wonen. Het Ei zit daar nu tussenin, maar gelooft dat onze filosofie en visie ook in de toekomst prima past in de herontwikkeling van het gebied.

Kennismaking van tout Rotterdam tijdens Open Monumentendag zien we met alle vertrouwen tegemoet!



Vierhavensgebied met het NS-spoorwegemplacement



Van Helmontstraat, eind jaren '60

Oproep: Ons idee is tijdens Open Monumentendag een leuke herinnering aan de bezoekers mee te kunnen geven. Dat moeten we dan wel eind juli/augustus gaan maken. Wie wil daarover meedenken/assisteren?

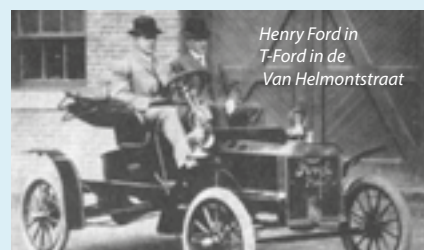
We horen het graag: bestuur@eendei.nl



We kunnen niet meer precies achterhalen wanneer De Avia garage in 'ons' pand trok, maar we schatten zo begin jaren 70



Naaste burens in de Van Helmontstraat, jaren dertig



Henry Ford in T-Ford in de Van Helmontstraat



Henry Ford bezoekt de vier havens



Ford-fabriek in aanbouw



Vierhavensgebied in de jaren 20



Het gebied rond 1915, De Van Helmontstraat is hier nog niet ingetekend, maar wél de sportvelden van R.F.C. Xerxes (bekend van voetbal-legende Faas Wilkes!)

"Een kleine las en voilà!"

het verschil tussen restaureren en reconstrueren, Jeroen legt het uit

Als Ei-leden kennen we natuurlijk allemaal het begrip restaureren.

Na wat stukjes over het vervangen van stukken plaatwerk met slijptol en lasapparaat komen we nu toevallig bij een stukje reconstrueren.

Want soms.... Zijn we zelfs de roest al voorbij. De achter beugels onder de achterdeuren van een Besteelend of Acadiane zijn door de achterbalk gemonteerd en hebben aan de

achterzijde een getrompte verbinding die met hardsolderen is bevestigd.

Lastig om zelf te trompen zonder het juiste gereedschap.

Vandaar gewoon een stukje plaat genomen, een busje om de beugel gerold van een stripje zincor de diameter opgenomen en op de juiste maat in het plaatje geboord.

Een kleine las en voilà! Volgende keer wat meer over de reconstructie van deze Eend.



La Sentinelle (de Schildwacht)



Al een flinke tijd staat/ stond er een donker-blauwe 2CV "te verpieteren" bij ons club-gebouw. Gered van de sloop bij de oude eigenaar door leden/bestuur van 't Ei. Zoals jullie konden volgen in ons clubblad en E-mail werd het dringend tijd dat er iets mee gedaan zou worden en is inmiddels de 2CV per gesloten inschrijving verkocht binnen de vereniging.

De laatste 15 jaar...
Bij de eigenaar kwam de tijd om afscheid te nemen van de auto rond 2008. Dat afscheid nemen werd uitgesteld en de auto bleef voor de deur staan tot 2023! De markante reden hiervoor kwam van de buurvrouw. Zij deed de uitspraak:
"Buurman, die auto kun je niet weg doen hoor, anders lijkt het net of er niemand thuis

is". "Dat trekt gespuis en inbrekers aan!" Zodoende is deze 2cv altijd als schildwacht blijven staan en is er bij de eigenaar zover bekend nooit ingebroken. De bijnaam "La Sentinelle" past goed bij deze statig blauwe eend. Inmiddels is het eerste klusje is gedaan. Met vier oude, maar luchtdichte banden kan de 2CV weer gemakkelijk verplaatst worden en binnenkort mee naar huis. "La Sentinelle" liet zich tijdens het banden- wisselen duidelijk van zich horen met een luid "waarschuwingsschot" van een geplofte achterband. Die was 10 minuten daarvoor een beetje opgepompt en het mooie zonnetje deed de rest. "En garde!" Of het allemaal gaat lukken is voor mij nog onduidelijk. Het is nu in elk geval voor "La Sentinelle" een kwestie van "er op, of er onder".

Groet, Edwin

uit de Kringloopwinkel...

... Een nostalgische serie van 3 schoolboekjes uit 1971. Uitgegeven i.s.m. de ANWB en VVN



De Fransman ziet dat hij niet alleen te maken krijgt met een motorrijder en een rode auto, maar ook nog met een gele auto. Hoe weet hij dat? Van welke kant komt die auto?



Wegwijzers zijn meestal blauw. Er zijn ook andere die er zo uitzien. Waarom worden er verschillende kleuren gebruikt?



Wie gaat (gaan) voor, de voetgangers of de automobilist?



Langzaam of snel?



Een goede twee jaar geleden heb ik verkering gekregen met Hendrika Hoekstra. De trotse eigenaresse van een rood-zwarte 2cv Charleston. Haar eerste auto en nu al ruim 42 jaar in haar bezit. Verleden jaar wilde zij, met pijn in het hart, haar grote liefde, ik kom op de tweede plaats, verkopen. Ze vond het lastig om haar Charleston op de weg te houden. Wilde bovendien haar tijd aan andere dingen besteden. Echter, afgelopen jaar liepen we door het historische centrum van Dordrecht. Daar stond een kraam van 't Eendeëi tijdens de wielervedstrijd Tour de Femmes met natuurlijk een paar mooie Lelijke Eenden. Al snel werd Hendrika omgepraat om haar Charleston te behouden. Maar ja, wie gaat haar Eend op de weg houden. Voilà, je begrijpt het al, ondergetekende, genoeg vrije tijd als pensio-nado, wierp zich hiervoor op. De liefde voor Hendrika is bij mij inmid-dels ook overgeslagen naar haar auto. We zijn beiden lid van "t Eendeëi ge-worden. En, het bevalt ons uitstekend. Een lekker ongedwongen club mensen met heel veel kennis van sleutelen in huis. Inmiddels heb ik met succes de cursus Eendologie afgerond. Waarvoor dank aan allen die hieraan hebben bijgedragen. Als kersverse Eendoloog ga ik stug door me te verdiepen in de wonderse wereld van alle Eendjes. Na een mooi ritje in de Eend smaakt gekonfijte eend, cuisine de canard, nog lekkerder. Eend is veelzijdig. In goed Frans: "That ain't aucune explication"!

Met vriendelijke groeten,
Richard van Spronsen

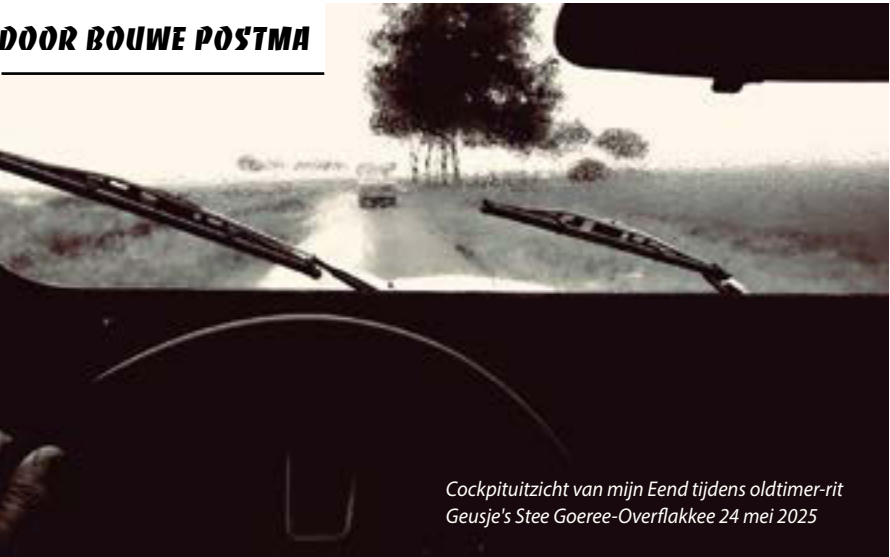


van de afdeling GEVONDEN VOORWERPEN

Gedore dop 8. Door de rechthebbende eigenaar af te halen bij het Ei-magazijn of de Ei-bar



DOOR BOUWE POSTMA



Cockpituitzicht van mijn Eend tijdens oldtimer-rit
Geusje's Stee Goeree-Overflakkee 24 mei 2025

Examen Eendologie: Stel je eens voor dat je slaagt

De professoren van het Eendeëi hadden de spanning tijdens de cursus Eendologie elke les verder opgevoerd. "Denk maar niet dat je zomaar slaagt voor het praktijkdeel, je hele Eend gaat uit elkaar en met een blinddoek moet je tenminste drie onderdelen op de tast kunnen terugzetten." Ook drukverhogend was dat "het theorie-examen minstens 80 multiple-choice vragen zou bevatten en 20 open vragen". En de deelname van een Duitse cursist zorgde voor een heus internationaal karakter, zo werden we gewaarschuwd. Alle vragen zouden in het Engels worden afgenomen, zodat recht gedaan werd aan het gelijke kansen beginsel. Kortom, de professoren hadden al weken opvallend veel zin in de examinering. De eetlust - de trek in de proeve van bekwaamheid - nam bij mij echter zienderogen af. Het komende examen Eendologie dreigde een heuse aanslag op lijf en leden te worden.

Want inmiddels had ik een stijve nek van de boeken onder mijn hoofdkussens, was ik tweemaal van geloof gewisseld, en begon ik hysterisch te lachen als ik mijn examenobject in een film dacht te zien. Mijn directe omgeving - vrouw en hond - begonnen mij te mijden. Wanneer ik ons huis binnenliep, barstte een wolvengehuil los. Was het mijn vrouw of de hond? Buren schudden niet eerder zo meewarig hun hoofd als ze mij zagen. "Ach die man, met die ouwe Citroën... En nu dit." Collega's op school in Rotterdam begrepen niet waarom ik al dat cursusmateriaal telkens meesleepte. Ging dit wel goed komen? "Was ist los mit der alte Knabe", vroeg de docent Duits zich hardop af.

Na diverse gesprekken met mijn begeleidings-team - bestaande uit een mental coach en een fitness coach - werd een speciaal programma opgesteld. Doel: loskomen van de cursusstress, lichamelijk aansterken, het concept zelfvertrouwen een boost geven. Het leven weer open en vrolijk tegemoet treden. "Je bent het waard, geloof in jezelf. Je kunt het." Het woord Eendologie was even taboe, in ieder geval een alinea lang. Snik-kend op de sofa brulde ik: "Het raakt mij enorm allemaal." Dat was het goede antwoord volgens beide coaches. "Als het jou niet raakt, gaat er niets gebeuren. Dan blijft de begeleiding slechts een theoretische verhandeling. We treden in jouw gevoel. Dat is de kern. We zoeken de verbinding. We willen dat je niet meer dichtklapt wanneer je aan het taboewoord denkt, wel dat je weerbaar wordt tegen de dominante professoren, je niet van de

wijs laat brengen. Zorg ook dat je energiehuishouding op orde is. Stop met pleasen van de professoren. Je hoeft echt geen cadeautjes van meer dan honderd euro te geven. 25 euro per professor onder de tafel is het afgesproken bedrag. Hou je daaraan."

Enfin, na veel reflecteren, evalueren en constateren (afgekort tot REC) kroop ik uiteindelijk uit het dal. Maar ik miste toch nog wat. Volgens de bekende voetbalfilosoof L. van G. is voor echt succes imagineren noodzakelijk. Met deze baanbrekende en grensverleggende techniek beeld je je in dat je - in dit geval - het diploma Eendologie (niet langer taboewoord meer, persoonlijke groei!) haalt. Hoe dan? Train de hersenen door imaginatie of de kunst van het hanteren van beelden. De beroemde Franse neurowetenschapper Denis Le Bihan - die wellicht ook een 2CV rijdt - toonde met MRI-scans aan hoe de hersenen met inbeelding worden geprikkeld. Een voorbeeld. Als je je mentaal een kat voorstelt, wordt de visuele cortex geactiveerd. Als je het woord woensdag in je hoofd hoort, wordt de auditieve cortex geactiveerd. En als je je voorstelt dat je je vinger beweegt, wordt de motorische cortex geactiveerd. Inmiddels was ik zover dat het woord Eendologie alle cortexen tegelijk aan het werk zette.

Maar ik was nog steeds niet helemaal overtuigd. Genoeg was nog niet genoeg. De cursuslat lag immers duizelingwekkend hoog. Ik ben daarom nog verdergegaan. Het was een eureka-moment. Ik bedacht een nieuw concept. Imaginatie à la lettre. **De Eendologie warming up.** Ik introduceer hier met trots het driestappenplan als ultieme voorbereiding op het examen Eendologie. Voor de afronding van mijn groeiproces stond ik op D-Day vroeg op. Om 04:00 uur heb ik eerst 5 minuten onder mijn 2CV 6 gelegen (stap 1). Rekken en strekken. Jing en jang. Een(d) worden met mijn Eend. Daarna opgestaan en de voorkant helemaal uit elkaar gehaald (stap 2). Stap 3 was dat alle losse onderdelen onder de motorkap weer de noodzaak voelden van samenzijn waar ik graag aan voldeed. Op zijn Rotterdams: alles weer in het vooronder gepleurd. De motorkap ging dicht rond 09:00. Toen voelde ik dat er klaar voor was. Yes! Ik startte mijn Eend, reed bulkend van zelfvertrouwen en vol met beelden in het hoofd naar de Van Helmontstraat in Rotterdam.

Op weg naar het examen Eendologie.



SPECIALITÉS

In de beginjaren van de 2CV stonden er massa's vele accessoirebedrijfjes op met de meest bijzondere uitvindingen om de oersimpele Eend op te pimpen. Sierstrips en Robri's, opvoersets, noem maar op. Bijzonder vonden we de deflecteur/ windvanger in combinatie met een aangepast klampaampje. Maar ook de achterdeurtjes in plaats van achterklep en achterraut waren geweldig. Jammer eigenlijk dat er niets meer over is van die bloeiende accessoirehandel en bij ons weten er ook nergens meer iets te koop is. Hoe graag zou ik ook van die mooie klappdeurtjes achterop m'n Eend hebben... Wellicht een idee om als Ei een en ander zelf maar in productie te gaan nemen?

Waarom is een band zwart?

Ik ben in Indonesië geboren, mijn vader had daar een plantage. Tabak, rubber en een beetje rietsuiker. Wij hadden dus van die, voor mij, merkwaardige bomen waar je met een mes een kerf inzette, een bakje aan hing dat zich langzaam met een witte vloeistof vullde; rubber, of beter latex het product waar rubber van wordt gemaakt. Het spul plakke, ik vond het lekker ruiken.

De latexmelk die uit de boom loopt is een emulsie van rubberdeeltjes in water. Door toevoeging van mierenzuur klonteren de rubberdeeltjes samen en stijgen hierbij naar het oppervlak. Ze vormen een koek die bestaat uit een elastisch, kleverig materiaal, dat men caoutchouc noemt. In 1839 ontdekte Charles Goodyear dat verwarming met enkele procenten zwavel de eigenschappen van het rubber sterk verbetert. Het rubber blijft elastisch, maar wordt veel sterker en is bovendien niet meer zo kleverig. Het zo ge vulkaniseerde rubber kan nog sterker gemaakt worden door het toevoegen van andere stoffen, bijv. roet. De stof is dan bruikbaar voor de productie van autobanden. Na de ontdekking van Goodyear is de rubberboom op grote schaal aangeplant in India, Ceylon en Indonesië. De rubberplantages voorzagen de wereld van natuurrubber. Aan het einde van de negentiende eeuw steeg de vraag naar rubber explosief vanwege de zich snel ontwikkelende auto-industrie. Men zocht naar mogelijkheden synthetische rubber te maken, die de oogst van natuurrubber kon aanvullen.

Naast de natuurlijke rubber werd ook gewerkt aan de ontwikkeling van een synthetische variant. Een eerste stap die uiteindelijk leidt tot de productie van synthetische materialen, is het onderzoek naar de structuur van dat materiaal. Is die structuur eenmaal bekend, dan kan men een soortgelijke stof gaan synthetiseren. In Duitsland was vanwege de voorbereidingen voor de Eerste Wereldoorlog de behoefte aan rubber groot. Bovendien verzag men problemen met de aanvoer van natuurrubber in oorlogstijd. Het is dan ook niet verwonderlijk dat juist in Duitsland de eerste synthetische rubbersoorten zijn ontwikkeld. Tijdens de Tweede Wereldoorlog

Omdat onlangs een cursist Eendologie zich afvroeg waarom een band eigenlijk zwart is, herplaatsten we dit artikel wat eerder (in 2011) verscheen in deze krant.

investeerden de Verenigde Staten 750 miljoen dollar in de productie van een andere soort synthetische rubber met aanzienlijk betere eigenschappen. Sindsdien zijn er wel dertig tot veertig synthetische rubbers ontwikkeld. De grondstof voor al deze soorten is aardolie. De productie van synthetische rubbers leidde niet tot het verdwijnen van de rubberplantages. Integendeel, de productie van natuurrubber in landen als Maleisië, Indonesië en recentelijk China is steeds toegenomen, vooral door de stijgende vraag naar rubber. De prijs van synthetische rubber wordt vooral bepaald door de prijs van aardolie. Door de almaar (sterk) stijgende aardolieprijzen gaat de prijs van rubber op de wereldmarkt omhoog. Dat is gunstig voor de landen die natuurrubber produceren.

Van rubber naar autoband

Met rubber alleen lukt het niet een autoband te maken. Men begint met het maken van het karkas en de gordel; het karkas dient als wapening voor de band en geeft aan de band zijn sterkte, stijfheid en veereigenschappen. Daarom moet dit deel van de band erg sterk zijn. Het karkas wordt gemaakt van rayon of polyester en de hiel van staal. Als eerste wordt de hiel gemaakt. Deze wordt uitgesneden uit staal en vervolgens om de koord draden gebogen. Als de hiel van de band af is worden draden van rayon of polyester gemaakt en vervolgens omgebogen tot ze de juiste vorm hebben. Dan zitten ze in de machine om het karkas wordt een laag rubber gedaan, zodat het karkas niet zo makkelijk uit elkaar valt maar netjes in elkaar blijft zitten.



De gordel:

De gordel wordt gemaakt van staal, de staaldraden worden in elkaar gevlochten. Deze laag wordt dan om het karkas gedaan. Als de gordel om het karkas zit worden deze met de bandconstructie, karkas + gordel = bandconstructie

Het loopvlak:

Als de bandconstructie af is moeten de rubberen lagen om deze constructie heen. Dit zijn verschillende lagen die op verschillende richtingen om de bandconstructie heen gedraaid worden. De band heeft nu wel een rubber laag om de bandconstructie heen maar nog geen profiel. Dit profiel wordt op het laatst machinaal uitgesneden.

Waarom zijn banden zwart?

Autobanden zijn er ook in naturel geweest, maar zwart werd wereldmode. De ideale band is die van uitsluitend rubber (naturel). Rijdt geweldig. Maar na honderd kilometer heb je nieuwe banden nodig, rubber slijt snel. Roet - is slecht verbrande aardolie - doet iets met rubber. Het gaat er een reactie mee aan waardoor een andere grondstof ontstaat, een sterke, op rubber lijkende substantie die autobanden onverwoestbaar maakt. Autobandenrubber bestaat uit meer dan twintig chemicaliën, door elkaar geroerd met natuurlijke en synthetische rubbers, maar het roet is heel lang een onmisbare component geweest. Nadeel van roet in het rubber: de band is niet meer vooruit te branden. De rolweerstand is hoog, rijden kost meer energie. Daarom is een energiecrisis een zegen.



Tijd voor uitvindingen.

De energiecrisis, eind jaren '90, schudde ook de bandenfabrikanten wakker. De rolweerstand van banden werd opeens duur. Het kostte brandstof. Er werd gezocht naar iets anders dan roet. Er was al ervaring opgedaan met krijt, dat het goed met rubber kon vinden, maar een minder sterke band opleverde. Gemalen glas en ijzervijlsel werden geprobeerd, en zand natuurlijk. Je kunt met je klompen aanvoelen dat zand ergens goed voor is. Een autoband met zand rijdt licht als een veertje. Gemalen zand, maar dan in een heel zuivere vorm; de verzamelnaam voor zuivere zandsoorten is silica. Geen schaarse grondstof, de planeet aarde is er zo ongeveer van gemaakt.

Autobanden worden nu van rubber met silica gemaakt (en nog twintig andere stoffen) en zijn daardoor niet meer vanzelf zwart. Dus kun je ze groen maken voor de gezelligheid. Maar mevrouw schrok zich dood toen ze haar boodschappenautootje op groene wielen zag. Michelin moest de productie van groene banden ijlings stoppen, niemand wou ermee voor gek rijden. Vredestein deed het anders. Die bedacht een kokette streep op de zijkant van een zwarte autoband. 'We wilden tegemoetkomen aan de wens van de mensen om de auto te verfraaien', zegt Vredestein. De gele streep en de rode kunnen er mee door, vinden automobilisten, als de band verder maar zwart blijft, want dat hoort. Michelin doet het nu ook, voorzichtig, met gekleurde strepen opzij, op een stemmige zwarte ondergrond. Jan Naezer

BEAUTY PAGEANT

Jurgen mijmert...

Sinds ik thuis zit met long covid, lijkt mijn rechterhand wel vergroeid met de AB van de KTV. En al zappend komt er met regelmaat het programma 'Toddlers en Tiara's' op TLC langs. Voor diegenen die nog niet in de tv-zappende wachtkamer voor het bejaardenhuis zitten, dit is een tenen- krommend programma over moeders die hun kleuters 'groomen' om een schoonheidswedstrijd te winnen. Zo'n wedstrijd waarbij kinderen, opgeleukt zoals kerstbomen en met overdreven gebaren als waren ze drag queens tijdens de gayparade, elkaar de loef proberen af te steken met een liedje en een dansje.

Het lijkt wel een beetje op het jaarlijkse Pebble Beach Concours d'Elegance in de JoeNaaitMeSteads, waar de beter gesitueerde autominnende deelnemers hun rijdende status symbolen opdoft en laat jureren in de hoop op een plaats op het ere podium. Ook dit evenement komt met een regelmaat langs gezapt in het programma 'Chasing Classic Cars', met in de hoofdrol de autojager en handelaar in okkasies, Wayne Carini.

Een evenement dat je mag meemaken voor een bescheiden toegangsprijs van \$495,- voor algemene toegang, tot een prijs van \$4500,- voor 'chairmans hospitality at the lodge'. De kaarten voor 'Patron's Patio' ter waarde van \$3250,- zijn, ten tijde van het schrijven van dit stukje, reeds ruim uitverkocht. En dit alles is natuurlijk zonder verdere reis- en verblijfskosten. Zoals ik al zei; beter gesitueerden. Zelfs onze hoogsteigen meneer Louwman heeft in dit programma gefigureerd met 'de Zwaan', een Brooke met een handgemaakte koets die een tiara naar de kroon steekt. Naast schoonheid heeft zij ook wat niet po-



litiek correcte, maar wel zeer humoristische, opties zoals o.a. heet water dat uit de snavel komt of een witte smurrie waarmee ze zich kan ontlasten. Deze laatste optie wordt om PC-redenen niet vermeld op de website.

Je zou denken dat eerder genoemde schoonheidswedstrijden slechts een Amerikaans verschijnsel zijn, maar ook in Nederland zijn er diverse auto-evenementen waar mensen hun, al dan niet klassieke, auto opdoften en aan het grotere publiek showen. Ook de evenementen in Citroën-land zijn er een duidelijke variant ervan. Kijk daar ook maar eens naar het niet officiële gedeelte, zoals gezamenlijke ritten ernaartoe, de oogstrelende variatie en schoonheid op de parkeerplaatsen en last but not least, de groepsvorming met bijbehorende uitsluiting van andere groepen. Met als mooi voorbeeld tijdens de recente Citro-Classica, waar een aantal bezoekers vonden dat andere merken (niet Citroëns) eigenlijk een afgebakend eigen parkeerterrein hadden moeten hebben, weg van ons geliefde merk... We showen wat af in Nederland.

Natuurlijk ook op het EI, waar er naast gezamenlijk onze auto's vertoetelen er ook een jaarlijkse schoonheidswedstrijd is; de

NAAR DE 'RENCONTRE NATIONALE DES 2CV CLUBS DE FRANCE' IN ZUID FRANKRIJK



Angelina Loef



Samen met Eendenvrienden Cor Brok en Dennis Philippi toog Angelina de zondag voor Hemelvaart richting Cap d'Agde (Fr), voor het Walhalla van Eend-liefhebbers. Met respectievelijk haar AKS, de rode 'UX' en de Acadiane. In etappes van 400 kilometer, want Zuid Frankrijk blijft best een stukkie rijden. Stop 1 was een leuke camping in Epervay, Stop 2 was Chatel Montagne, een bergachtige rit, waar Angelina's mini-campertje best wel moeite mee had. En daarna naar camping Domaine de Villemarin in Marseillan, ongeveer 20 minuten rijden naar het Meeting-terrein. Op de camping al diverse mede-Meetinggangers ontmoet, zoals Dolf & Marjolein en Bert. Het festivalterrein was ge-

weldig leuk en gezellig. Vele onderdelen gezien en gekocht op de kledjesmarkt en de vele kraampjes met Eend/Citroën gerelateerde spulletjes. Na het weekend ging een ieder weer huiswaarts. Cor en Angelina namen een andere route en gingen naar een Camping in Couleuvre met de toepasselijke naam Domaine Bleu Celeste. Logisch, want de eigenaars reden in een '87er-2cv in dezelfde kleur! Via Mulhouse (Leuk museum met een tentoonstelling over TinTin/Kuifje) en Malmédy weer naar NL. Het was een leuke vakantie en een flinke tocht, met superechte mensen en wisselende weersomstandigheden. De mini-camper van Angelina mag nu even uitrusten, want dat heeft hij wel verdiend na goed 3000 km. gereden te hebben binnen 2 weken!

taxatiedag.

En om jezelf, want je auto is een verlengstuk van je persoonlijkheid, daar zo goed mogelijk te presenteren doen de meeste deelnemers, ook ik, hun best om net als vogels de veren van hun auto glad te strijken, of juist niet.

Ik heb voorbeelden gezien van mensen die in de week voor de taxatie hun auto nog even opnieuw van een laagje verf, owtatrol of zelfs natuurrubber voorzien, waardoor de diverse door roest gevormde extra ventilatie aten minder opvielen of als geconserveerde originele 'dans son jus' kenmerken te presenteren zijn.

Zelf heb ik nog wat min of meer periode correcte (niet te verwarren met politiek correcte) details aangebracht. Dat wil zeggen, nog even de safaribumper, roosters voor de koplampen, een lichtbalk en de dakdrager monteren in de week voor de keuring. De toegangsprijs voor dit evenement is gelukkig wat bescheidener dan die van Pebble Beach. Voor een kleine € 95,- mag je meedoen, en... iedereen heeft prijs. Toeschouwen is natuurlijk gratis!

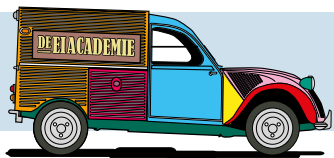
Ook dit jaar weer paradeerde het voiture schoon over de catwalk van het EI, waarbij elke deelnemer zijn zang en dansje deed voor de ogen van de deskundig jury van 4Solid. De ene bezong de fabrieksoriginale staat van hare Deux-heid, terwijl de andere zich beroemde op haar originele uitstraling (lees: eigen kleurstelling, interieur en/of exterieur). Maar in tegenstelling tot de meer prestatiegerichte Beauty Pageant's, ging iedereen naar huis met de HOOFPrijs, dat wil zeggen de gepercipieerde vervangingswaarde in 'hele' euro's.

Ook dit jaar ging die hoofdprijs door het plafond en rekenend volgens de Donald T.-methodiek, verdien ik, op de (al jaren negatieve) afschrijving, inmiddels meer dan een euro per kilometer die ik rijd. Mijn spaarpot glunderd me tegemoet. Zie je op het EI. Jurgen.





De cursus Eendologie... een verslag



Een cursus "Eendologie" – wat kun je daar nou van verwachten? Met deze vraag, leer-gierigheid en je eend ga je dan naar de eerste lesdag. Een grote ruimte met een bar, wat mensen met een kop koffie of thee in hun handen, de kachel staat aan – dat is gezellig binnenkomen! Deze omgeving ademt eend. Wie zou nou ook cursist en wie docent zijn? Dat wordt snel duidelijk, iedereen neemt plaats, het begint serieus te worden. Rij één of twee? Op een whiteboard zie je al notities staan. Iets over volt, een lasschema... Een beetje voel je je teruggezet in de tijd en denk je terug aan natuurkundelessen op school die je niet altijd begreep en vooral ook niet echt leuk vond. Nou, dit kan wat worden dan. Gelukkig, eerst maar even voorstellen, en al snel wordt duidelijk: mensen hier delen hetzelfde enthousiasme over de 2CV. "Logisch" zou je kunnen denken. Klopt. Maar alsnog leuk. Over de liefde wordt gezegd: "Als je kunt uitleggen, waarom je van iemand houdt, is het dan wel echte liefde? Liefde is er namelijk gewoon. Die kun je niet verklaren." Zo zit het blijkbaar ook met de eend. Liefde is een groot woord, maar je merkt: uitleggen waarom je de 2CV nou zo leuk vindt, dan kan en hoeft vooral niet. Het is een gevoel. Je hebt het, of je hebt het niet. En mensen hier hebben het ook. Leuk! De eerste les is snel voorbij en je neemt vooral mee dat je die roze koeken op de dag van het afstuderen écht niet moet vergeten. Staat genoteerd. Anders wordt het helemaal niets natuurlijk. En zo ga je vooral met anticipatie en nieuwsgierigheid naar de tweede les. Dan volgt drie, en vanaf les vier heb je met de overige deelnemers dan al standaard grapjes en vooral veel lol. Dat moment van spanning als één van de deelnemers haar of zijn eend na het theoriegedeelte weer moet opofferen voor praktijkuit-

leg, dat moment ken je dan al en anticipeer je alsnog opnieuw op het mogelijke oordeel "Oh jee, gooi maar weg dan!" – tenminste als het jouw eigen eend is. Spannend! Je leert over zekeringen van aluminiumfolie, beter gezegd dat zoiets kan – ja – maar dat je dat zeker niet moet doen. Hetzelfde verhaal van "zeker niet doen" en "hier écht op letten", dat volgt bij diverse onderwerpen. DOT en LHM, opletten, niet door elkaar; te weinig olie – don't do it! En van de tweede naar de eerste versnelling écht alleen als je stilstaat. Het laatste wist je natuurlijk al lang, maar als je dan een keer een kijkje kunt nemen en de versnellingsbak nader kunt inspecteren, dan krijg je ineens een beeld van hoe dat vreselijke krakende geluid dat we allemaal moeten voorkomen dan daadwerkelijk wordt veroorzaakt – leerzaam! Gedurende de cursus heb je trouwens ook culinaire hoogtenpunten te beleven: zelfgemaakte appeltaart, échte stroopwafels – zo lekker ken je ze niet! En uiteindelijk – voordat je het weet – is het alweer de laatste les voor het examen. En krijg je ter voorbereiding zeer serieuze vragen gesteld. Even slikken, misschien toch te veel gelachen tijdens de cursus? Al snel komt het besef: We hebben hier écht iets geleerd. En ja, ik ga zeker nog e.e.a. nalezen voor het examen. Anders wordt het niets. Het examen – ja dat is dan eigenlijk toch het leukste van de hele cursus. Je gaat aan de slag. Eerst de theorie – overleef je wel hoor – dan de praktijk. Je doet het niet alleen, maar met je medecursisten – en dat is vooral dikke pret. Tussendoor een boterham met kaas – smaak-

te die nou naar olie? En om te voorkomen dat je niet iets kapot gaat repareren wat het eigenlijk goed deed, kijken de docenten met je mee. En ja – dat met die kleppen vergt echt geduld. En ja – je voelt gelijk verschil na de ingreep en je eendje is duidelijk blijer. En ja – je krijgt je diploma. Best een verantwoordelijkheid trouwens. Je bent verplicht om andere eendjes en hun eigenaren in het geval van pech te helpen – met liefde ook nog, zo veel als mogelijk. Zoals eerder gezegd: dat moet goedkomen. Want die liefde draag je in je als Eendoloog. En zo rij je het terrein af, met een fijn gevoel. Op naar de volgende cursus. Binnenkort dan. Cheers!

Een deelnemer aan de cursus Eendologie 2025



"Daar moet de mattenklopper overheen"

Velen volgden de afgelopen tijd de herhalings van Koot&Bie en we kregen diverse screenshots. Bea maakte de foto en Jurgen schreef...



Toen is nu

Soms is het leuk om ouwe zooi terug te zien. Dat is ook de basis van veel musea ten lande. En sommige ouwe zooi is nog steeds actueel. Want wie herinnert zich niet de regelneef, de vieze man, de leraar duitsch of wet-houder Hekking uit Juinen. Archetypen met een hoge actualiteitswaarde, ze komen terug in de NPO serie 'Toen werd nu', een herhaling van sketches van van Kooten en de Bie, al dan niet voorzien van commentaar waarom ze nog steeds actueel zijn. Dat commentaar hoeft voor mij niet altijd. Soms is het simpelweg genieten als de heren zich te buiten gaan aan het compleet overdrijven van hun simplistische idealen. Idealen, die hoe goed bedoeld ook, bijna ten ondergaan aan burocratie, regel drift en puur menselijke ego's. Nog steeds actueel.

Ook nog actueel, tenminste wat mij betreft, is het bijbehorende simplistische automobiel waarmee de heren zich verplaatsen. Op en top utilitair vervoer zonder enige opsmuk. Wil je ook genieten van ultiem simplisme, zoek dan hier : https://npo.nl/start/serie/van-kooten-en-de-bie-toen-werd-nu/seizoen-1/van-kooten-en-de-bie-toen-werd-nu_5/afspelen en kies 'hou het simpel!' of scan de QR-code >

Ik wens je veel simpele genoegens.

Jurgen.



En als je toch aan het QR-scannen bent, bekijk dan ook even de reportage van een bijzondere Eend-rijder, die een V6 van een Alfa Romeo in z'n 18PK bouwde...

DOOR SIETSKES GESPOT IN PARIJS



Griekse postzegel

In het vorige nummer vroegen wij ons af of ze in het Grieks ook een bijnaam voor de 2CV hebben. In ieder geval dus niet χήνα, zoals we suggereerden. Louis Wanders licht het toe:

Ik behoor waarschijnlijk tot de kleine groep gymnasias-ten van het Eendei. Vanaf mijn 18e t/m mijn 74e hebben eerst ik en na ons huwelijk mijn vrouw en ik altijd een Eend gehad. Mijn rug stond het gebuk onder de motorkap echter niet meer toe... teveel gesleuteld aan de Eend ??? Ik ben wel lid/donor van het Eendei gebleven. De 1e foto stamt uit een auto-rally in 2009; Van links naar rechts: mijn vrouw Wilma, mijn dochter Anna, een vriend en ikzelf. Overigens... Mijn dochter Anna is een van de oprichters van "Ducks United" op Ibiza (zie 2e foto) en later ook Mallorca en Curacao.

Verder

Als ik die tekst uit het laatste Eendei een beetje vrij vertaal –wel met behulp van een woordenboek... ja, ja dat wel – dan maak ik er het volgende van: Het door jullie overgenomen woord Xnva spreek je uit als Ksena waarbij de e wordt uitgesproken als de e van erg. Vertaal je dat dan is dat gewoon "Gans" zoals het plaatje al aangeeft. Verder is het denk ik een soort kinderspel. "Paidzo kai mathainoo" wat naar mijn mening (woordenboek) betekent "Spelen En Leren".

Ik hoop hiermee jullie "Griekse Eenden-kennis" op een hoger niveau te hebben gebracht

Met de beste Eendengroet, A.P. Wanders (Louis)



eend = πάπια gans = χήνα

MARIKE PELT EEN EITJE MET ...

FRANK VAN HOLSTEIJN



Eend voor de restauratie

Al vanaf een jaar of twaalf/dertien...

...was één van Franks favoriete bezigheden in de rubriek 'Speurders' te zoeken naar advertenties voor oude bromfietsen, die hij dan met plezier opknapte en weer verkocht. De schuur van de bedrijfsruimte van zijn ouders bood daar wel plek voor. Zijn vader spande hij vaak voor zijn karretje om zo'n bromfiets op te halen. En na een stuk of dertien bromfietsen viel de inmiddels twintigjarige Frank zijn oog op een niet APK-gekeurde 2CV in Naaldwijk. Frank ging kijken naar het exemplaar en ondanks dat de Eend vier keer zoveel kostte als de bromfietsen die hij normaalgesproken kocht (namelijk 200 gulden), vond hij dat hij dat gokkie wel kon wagen.

Toen zijn ouders (die net op vakantie waren geweest) nietsvermoedend de roldeur van de schuur openden en oog in oog stonden met Frank zijn 'overdekte bromfiets' waren ze met stomheid geslagen. Maar zijn ouders vonden ook 'als je het leuk vindt, moet je het doen'. En zo startte Frank met het opknappen van zijn Eend. Frank werd lid van Citroënclub Nederland, maar dat was geen goede match: er was meer geruzie en gedonder dan dat er gesleuteld werd. Door schade en schande wijs geworden, hier en daar wat vragen, zelf proberen en fouten maken, zo leerde hij het sleutelen aan de 2CV. Gelukkig had in die tijd een studiegenoot van Frank toevallig ook een Eend gekocht, dus dat hielp ook om van te leren. Met het onderhoudsboek bij de hand vervingen zij olie, vervingen contactpunten en leerden samen en van elkaar. Frank ontdekte een garage voor APK en onderhoud in Schipluiden, vlak bij huis. Deze garagist hield zich alleen maar bezig met het opknappen en onderhouden van Eenden. Daar heeft hij ook veel gezien en geleerd. Nadat zijn Eend de APK doorstaan had, is Frank in de vijf jaren die daarop volgden overal met zijn Eend naartoe geweest, van alles en nog wat vervoerend.



Bij zijn studiegenoten was Frank wel een vreemde eend in de bijt: hij was de enige van hen met een Eend. Lachen was het dat ze op Franks vijftiengste verjaardag zijn Eend met stuk of zes man op een stapel pallets hadden getild. Frank stond raar te kijken toen hij de volgende dag zijn Eend zou pakken om naar zijn opleiding te gaan en hij die eerst van een stapel pallets af moest weten te krijgen. Toen Frank na zijn afstuderen ging werken, ging hij het huis uit, schafte een andere auto aan en met de komst van zijn geliefde en de hun kinderen, stalde hij zijn Eend op een stel blokken onder plastic. Hij kon er geen afscheid van nemen. En daar heeft zijn Eend gestaan, tot Frank zijn vierenveertigste. Het was natuurlijk super spannend om te zien hoe hij onder het plastic vandaan kwam. Het was positief dat zijn Eend droog had gestaan en met wat kunst-en-vliegwerk met olie liep zijn motor ook weer, maar zijn benzinetank bleek vol slurrige te zitten en ook zijn banden waren lek. Dus heeft hij hem naar de dichtstbijzijnde garage gebracht om zijn Eend gangbaar te laten maken, zodat hij de weg op kon en hem weer kon laten keuren. Direct was Franks voornemen: dit is de laatste keer dat ik het laat doen, want daarna wil ik echt zelf aan de slag. En zo kwam Frank acht jaar geleden ook bij het Eendeï terecht: een club waar echt gesleuteld wordt en waar onderdelen te verkrijgen zijn. De mensen en de sfeer



maakten voor Frank ook duidelijk dat dit een plek was, waar hij het sleutelen aan zijn Eend ook echt kon leren. Dus in 2023 heeft hij Eendologie en de cursus Elektra gedaan, daarna volgden een Lascursus en de cursus Remmen. Op zijn wensenlijst staat nog (komend jaar) Carburateur en Motorrevisie. Vanaf het moment dat Frank lid is van het Eendeï gaat hij met drie vrienden elk jaar op 'Eendentoe'. Ieder jaar heeft een andere



DE REVISIE VAN EEN 'OVERDEKTE BROMFIETS'



Het verhaal van Frank 'Eendeï' lidnummer 3269 en zijn 43-jarige Blauwe 2 CV Club



windrichting hen gebracht naar Sneek, Ootmarsum, Valkenburg, Terneuzen en Eersel. Dat die vier volwassen mannen in de Eend passen is wonderlijk.

Alles zit namelijk nog op de originele plek in de Eend. Het enige wat Frank heeft aangepast zijn de elastieken van de bestuurdersstoel: daar heeft hij er een aantal uitgehaald, zodat hij lager zit en het stoplicht kan zien, als hij ervoor staat. Ze vinden het alle vier fantastisch! Vorig jaar was het dan zover: Frank had de box bij het El voor twee weken gehuurd, omdat zijn voetenbak onder handen genomen moest worden. Hij had Hans geregeld voor hulp bij het lassen en Guido voor hulp bij het uit elkaar halen van zijn Eend. Jeroen kwam er ook bij toen bleek dat het chassis niet best was. Nu was zijn Eend al voor driekwart uit elkaar, maar met het vervangen van het chassis, moest zijn Eend helemaal uit elkaar. En dat was wel even een dingetje. Aldus geschiedde: de koets gelast, veel onderdelen gereviseerd of vervangen, de kofferbak en wielschermen gerepareerd (want daar konden ze makkelijk bij). Bij het opbouwen hebben ze alle spullen weer gebruikt, diverse potten Fertan, RX5 en RX10 uitgesmeerd en het nodige gereviseerd, hersteld en weer in elkaar gezet. Tja, en dan toch nog even nieuwe (wiel) lagers, nieuwe steekassen aan wiel- en bakzijde (de homokineten waren aan één kant versleten), een nieuwe uitlaat eerste dempers en ook maar een nieuwe rvs-remleiding rondom (om-



dat dit ook eenvoudig was om mee te nemen). En uiteindelijk hebben ze natuurlijk ook de voetenbak vervangen, voetenbakisolatie erin, ashoesrubbers, stuurasrubbers en draagarmen vervangen en weer op zijn plek geplaatst. Helemaal niet zo gek dat de altijd op het El sleutelende Paul van der Veen suggereerde om het revisieverhaal in het Eendeï te zetten.

Een aantal leerpunten van Frank met betrekking tot de revisie:

- 1 Als je het chassis gaat vervangen, moet je vooraf (!) naar de RDW gaan en je Eend laten schouwen. Dan hangen ze loodjes aan bepaalde onderdelen (motorblok, chassis en koets) van je Eend die gekoppeld zijn aan je kenteken. Bij het vervangen van je chassis moet je het nummer uit je oude chassis zagen en nemen ze het nieuwe nummer over (voor een luttele 350 Euro). En als je Eend dan weer geïdentificeerd kan worden met de opgehangen (en niet verplaatste) loodjes, kan hij worden gedgekeurd. Naar de RDW toegaan scheelt ook iets van 150 Euro ten opzichte van de RDW langs laten komen.
- 2 Als je Eend weer netjes in elkaar zit, duur het nog de nodige kilometers voordat hij weer goed rijdt. De eerste rit naar huis kraakte, piepte en bonkte Franks Eend en had nog bijgeluiden die hij nog noot had gehoord. Maak dus wat proefritjes en herstel wat je herstellen moet en houdt hiervoor rekening met een aantal (zater)dagen. Want ondanks alle bemoeienissen van iedereen op de van Helmontstraat, kan er nog wat aan mankeren.
- 3 Als je van tevoren goed inleest (ook digitaal) en er de rust voor neemt om dingen uit te zoeken, werkt dat supergoed. Maar heel veel handigheidjes leer je op de club: uiteindelijk is het gewoon doen. Van mede Ei-genoten leer je het meeste: door te doen!

Dat Frank de smaak te pakken heeft, moge duidelijk zijn, want terwijl hij dit eerste project nog niet afgerond had, zat hij al te kijken wat voor 'wrakken' er op Marktplaats aangeboden werden. En daar stuitte hij op een buitenkansje: een liefhebber die na tien jaar afscheid moest nemen van haar Eend, een 2CV Special. Het toeval wilde dat de eigenaresse ook lid was van het Eendeï en heel graag iemand wilde vinden die haar Eend zou reviseren. De Eend was niet om aan te gluren, maar dat deerde Frank niet. Hij heeft de Eend overgenomen en belooft hem te reviseren (ook al kan dat wel een paar jaar duren). Het is Franks wens om voor dit project de tijd te hebben en rustig te kunnen sleutelen. Hij heeft inmiddels een plek waar hij een tweede kan stallen en met zijn jongste zoon (die technisch is) gaat hij de Motorrevisiecursus doen met dit nieuwe project. Hopelijk blijft dit een project van hen samen, als zijn zoon tenminste tijd heeft. Met Franks ervaring en de hulp van zijn zoon zal ook dit lelijke Eendje vast een mooie zwaan worden.





FRANK UIT MERKSEM VERKOOPT ZIJN 2PK'S

Om de zoveel tijd kom je dit soort berichten tegen (op de social media / De Gazet van Antwerpen). Dit keer een filmpje over Frank uit Merksem, Eend- (of in het Vlaams 'geitjes-') verzamelaar uit België. Mooi vinden wij zijn antwoord op de vraag van de journalist 'Wat is het mooie aan een 2PK?' "Het mooie is dat er niets verkeerd aan is" Frank Elsermans verkoopt 120 van zijn bijna 300 2PK's. Hij was jarenlang verzamelaar en had tot twee jaar geleden zelf een eigen 2PK-garage. Via een veiling doet hij er nu dus een groot deel van de hand.



MICHEL ONTDEKT EENDJES IN CÔTES D'ARMOR

Op vakantie in Bretagne toch weer leuke dingen te-geengekomen. We zaten aan Cotes D'Armor. Uit mijn ooghoek zag ik een Peugeot 405 en een ZX staan. Terug en keren maar. En jaar hoor, bij een carrosseriebedrijf stond heel wat leuks. Ze waren duidelijk in de Eend gespecialiseerd. Foto's gemaakt en het was zondag dus op maandag terug. De monteur die daar aan het werk was vertelde dat er niks verkocht kon worden omdat alle auto's van klanten waren. Nou, dan staan er heel veel al erg lang te wachten op reparatie die waarschijnlijk niet meer gaat plaatsvinden! Wel mooi om te zien dat ze heel langzaam oplossen... Binnen stond ook een Bijou. Of die ooit nog gaat rijden! Zo te zien lag dit project ook al een tijdje stil. Cotes D'Armor is wel een aanrader. Ongelofelijk mooi met al die graniet rotsen. Wat ook opvalt is dat alle souvenirwinkels vol liggen met afbeeldingen met een Eend erop. *Michiel*



APK

ONDERHOUD

SPIJTWERK

LASWERK

RESTAURATIE

ONDERDELEN

LE GARAGE

WASSENAAR

info@legarage.nl

070 514 43 00

LE GARAGE

Van Zuylen van Nijveltstraat 372 • 2242 LR Wassenaar



Ik heb al veel 2CV's voorbij zien komen in mijn garage. De meeste zie je regelmatig voor onderhoud of APK. Soms verkoop je een 2cv die daarna uit beeld verdwijnt, en na heel wat jaren weer terugkomt. Dit gebeurde ook met deze 2CV. De hele historie zit erbij. In 1987 nieuw verkocht door Citroën dealer Le Vélo in Den Haag. Daar is deze Eend tot 2006 in onderhoud geweest waarna hij bij mij kwam met een kleine achterschade.

Deze is hersteld en een jaar later bleek dat het chassis vervangen moest worden. De toenmalige eigenaar vond het mooi geweest en ik heb de Eend gekocht en gerestaureerd, waarna hij verkocht is. Begin van dit jaar belde de huidige eigenaar dat hij de auto wil verkopen.

Wat leuk is, is dat ik nog steeds contact heb met de toenmalige verkoper van Le Vélo, Ton Siebel, die van 1964 tot zijn

pensioen in 1999 verkoper is geweest bij de Haagse dealer Le Vélo. Recent is Ton langsgekomen en hebben we de foto hierboven gemaakt. Na 38 jaar weer naast de Eend die Ton in 1987 verkocht heeft! Inmiddels heeft de 2CV weer een nieuwe gelukkige eigenaresse. *Michiel Hers*



COLOFON: t Eendei is een uitgave van vereniging de alternatieve garage 't Eendei • werkplaats, magazijn, bar en postadres: Van Helmontstraat 11-13, 3029 AA Rotterdam • Bank: NL84INGB0003746685 • KvK 40341041 • Elke zaterdagmiddag open of na afspraak Bereikbaar: (bestuur en commissies) zie de mailadressen op www.eendei.nl (ook te lezen op pagina 2 van dit blad) Kopij, bijdragen, suggesties, tips voor het clubblad en/of mailnieuws: redactie@eendei.nl • Dit verenigingsblad verschijnt 4 x per jaar in een oplage van plm. 600 exemplaren • Voor actuele openingstijden en alle andere clubinformatie: www.eendei.nl

